Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4301**

17. Wahlperiode 20. 12. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4111 –

Überprüfung des Bedarfs für die so genannte Y-Trasse

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Bedarfsplanüberprüfung am 11. November 2010 wurde auch die Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg/Bremen–Hannover (Y-Trasse) überprüft. Erstaunlich ist, dass für dieses Projekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ausgerechnet und beziffert wurde, obwohl es in dem Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne ausdrücklich heißt, dass die Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG) sich nicht in der Lage sah, aktualisierte Kosten für das Projekt zu benennen.

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es seriöser gewesen wäre, auf die Nennung eines NKV-Werts für die ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover (Y-Trasse) zu verzichten, weil die Kosten von der DB Netz AG derzeit nicht genau beziffert werden können?

   Wenn nein, was veranlasste die Bundesregierung zu einer gegenteiligen Auffassung?

   Welchen Aussagewert hat dieser NKV-Wert im Vergleich zu NKV-Werten bei Projekten, denen aktualisierte Kostenschätzungen zugrunde lagen?

2. Warum wurden die Gutachter nicht beauftragt, analog zu den Nutzenbewertungen auch plausibilisierte Kostenschätzungen für die Y-Trasse und andere Projekte vorzunehmen, wenn die DB Netz AG dazu nicht in der Lage war, zumal die dafür benötigten Durchschnittskostensätze aus Vergleichsprojekten explizit aufgeführt werden?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat die Problematik der Kosten der Y-Trasse sehr transparent gemacht. Ein Verzicht auf einen Nutzen-Kosten-Quotienten wäre nur durch Verzicht auf eine Untersuchung der Maßnahme möglich gewesen. Das

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. Dezember 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

hohe NKV der Y-Trasse verdeutlicht, dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme auch im Falle etwaiger Kostensteigerungen zu erwarten ist.

3. Auf welchen Streckenabschnitten sind welche von den ursprünglich vorgesehenen V_{max} = 300 km/h abweichenden Geschwindigkeiten geplant?

Die Neukonzeption mit V_{max} = 250 km/h bezieht sich grundsätzlich auf die Neubauabschnitte. Die Ausbaustrecke zwischen Langwedel und Visselhövede ist mit V_{max} = 160 konzipiert.

4. Was bedeutet die in der Bedarfsplanüberprüfung erwähnte Optimierung für den Güterverkehr für den konkreten Streckenverlauf, mögliche Geschwindigkeiten und Zugzahlen von Güter- bzw. Personenverkehr?

Mit der Neukonzeption der Strecke mit V_{max} = 250 km/h, der Öffnung der Strecke für den Güterverkehr und der Durchbindung nach Lehrte wird eine attraktive zusätzliche Abflussmöglichkeit für die Seehafenhinterlandverkehre geschaffen. Für alle Projekte gilt: je höher der Schienengüterverkehrsanteil, desto größer der gesamtwirtschaftliche Nutzen. Mit der Begrenzung der Streckengeschwindigkeit auf hohem Niveau (hier: V_{max}: 250 km/h) lassen sich darüber hinaus Betriebskosten deutlich reduzieren.

5. Welcher Streckenverlauf ist für die Güterumfahrung Hannover konkret vorgesehen, und welche Kosten werden dafür prognostiziert?

Eine konkrete Aussage zum Streckenverlauf der Durchbindung von Isernhagen nach Lehrte ist zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund des frühen Planungsstandes nicht möglich. Die für die Bedarfsplanüberprüfung gewählte Kostenschätzung bezieht sich auf das Gesamtprojekt.

6. Welche Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Y-Trasse hätte es, wenn die Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) die ABS Langwedel–Uelzen (Teil der „Amerika-Linie“) sowie die bereits weitgehend abgeschlossene Ertüchtigung der EVB-Strecke (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH) Bremerhaven–Bremervörde–Rotenburg, unter anderem mit einer direkten Verknüpfung zur „Amerika-Linie“, im Zielnetz unterstellt worden wäre?

8. Wurde ein Alternativszenario für den Güterverkehr zwischen den Nordseehäfen und Hannover untersucht, z. B. die Umsetzung der alternativen und ergänzenden Ausbaumaßnahmen der Umweltbundesamt-Studie „Schienennetz 2025/2030“ im Bereich der Korridore B und C bis südlich Hannover?

Die Fragen 6 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung wurden Alternativen zur Y-Trasse untersucht. Die Ergebnisse sind im gutachterlichen Abschlussbericht „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ Kapitel 9.8 dargestellt. Dieser Bericht ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (www.bmvbs.de) veröffentlicht.

7. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass bei der Überprüfung der im Wachstumsprogramm der DB AG explizit vorgesehene „Korridor Ost“ (Elektrifizierung Reichenbach–Regensburg) nicht in das Zielnetz aufgenommen wurde und damit eine noch stärkere Konzentrierung der Güterströme auf den bereits heute stark belasteten Korridor Hannover–Würzburg–Nürnberg geplant ist?

Das DB-Wachstumsprogramm in seiner Gesamtheit ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans Schiene. Die im DB-Wachstumsprogramm enthaltenen Bedarfsplanmaßnahmen wurden im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung untersucht und bei positiver Bewertung in das Zielnetz aufgenommen.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Sachverhalt, dass einerseits im Rahmen des Maßnahmenbündels 1 „Nordseehäfen–Rhein/Main“ die Planfälle 9a (Y-Trasse) und 16a („Mottgers-Spange“) als zeitgleich realisiert unterstellt werden und erst damit die Y-Trasse ihren hohen verkehrlichen Nutzen auslösen kann, andererseits im Kontext der Planfälle 4 (NBS/ABS Stuttgart–Ulm–Augsburg) und 16a („Mottgers-Spange“) zeitliche und inhaltliche Zweifel an dem Mottgers-Projekt in der Variantenuntersuchung zum Planfall 4 formuliert werden?

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung wurden Maßnahmen sowohl auf Konkurrenz als auch auf potentielle Synergieeffekte hin untersucht. Anders als die „Y-Trasse“ und die „Mottgers-Spange“ stehen die Projekte ABS/NBS Stuttgart–Ulm und „Mottgers-Spange“ in Konkurrenz zueinander. Die Bewertung dieser Projekte im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung trägt dem Rechnung.

10. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass eine Realisierung der Y-Trasse finanzielle Beteiligungen durch die Länder Bremen, Hamburg und Niedersachsen und durch die Deutsche Bahn AG erfordern wird, wie im Fall der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

Niedersachsen beteiligt sich an den Planungskosten.

11. Wie begründen sich die in der Überprüfung unterstellten extremen Verkehrsverlagerungseffekte (speziell im Güterverkehr) im Rahmen der NKV-Ermittlung für den Planfall 9a (Y-Trasse)?

Für alle Bedarfsplanprojekte gilt, dass die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene den größten gesamtwirtschaftlichen Nutzen schafft. Dies trifft auch für die Y-Trasse zu. Durch die Y-Trasse werden Engpässe im Schienengüterverkehr aufgelöst, so dass sich erhebliche Verlagerungspotenziale ergeben.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333